

**TRICYCLE FOR IRREGULAR GROUND TRAVELLING**

Patent Number: JP59114183  
Publication date: 1984-07-02  
Inventor(s): MURAKAMI TAKESHI  
Applicant(s): SUZUKI MOTOR CO  
Requested Patent: ☐ JP59114183  
Application Number: JP19820221250 19821217  
Priority Number(s): JP19820221250 19821217  
IPC Classification: B62K5/00  
EC Classification:  
Equivalents:

---

**Abstract**

---

---

Data supplied from the esp@cenet database - I2

⑩ 日本国特許庁 (JP)

⑪ 特許出願公開

## ⑫ 公開特許公報 (A)

昭59-114183

⑬ Int. Cl.<sup>3</sup>  
B 62 K 5/00

識別記号

庁内整理番号  
2105-3D

⑭ 公開 昭和59年(1984)7月2日

発明の数 1  
審査請求 未請求

(全 3 頁)

## ⑮ 不整地走行用三輪車

⑯ 特 願 昭57-221250  
⑰ 出 願 昭57(1982)12月17日  
⑱ 発 明 者 村上剛⑲ 出 願 人 浜松市有玉西町1885-37  
鈴木自動車工業株式会社  
静岡県浜名郡可美村高塚300番  
地  
⑳ 代 理 人 弁理士 奥山尚男 外3名

## 明 細 書

## 1. 発明の名称

不整地走行用三輪車

## 2. 特許請求の範囲

- (1) 前車輪を2輪、かつ、後車輪を1輪設けたことを特徴とする不整地走行用三輪車。
- (2) 上記前車輪をステアリングシャフトに連繋して操舵輪とするとともに、上記後車輪を動力伝達機構を介してエンジンに連繋し、駆動輪としたことを特徴とする特許請求の範囲第(1)項に記載の不整地走行用三輪車。

## 3. 発明の詳細な説明

本発明は、コーナリング性能の向上を図り得る不整地走行用三輪車に関する。

不整地走行用として用いられる車両は、運転者が搭乗して走行するときバランスがとりやすく、操縦性の良いことが要求される。従来こ

のような目的で開発された三輪車は、前車輪が1輪、後車輪が2輪であるため、コーナリング時に極端な体置移動を必要とすることから誰でも乗りこなすという訳にはいかなかった。

本発明は、上記事情に鑑みてなされたもので、前車輪を2輪、後車輪を1輪設けることにより、コーナリング性能の向上を図り得る不整地走行用三輪車を提供することを目的とする。

以下、図示の実施例を参照しながら本発明を詳細に説明する。

第1図は、本発明の一実施例による不整地走行用三輪車を示す概念図、第2図は第1図の不整地走行用三輪車のフレームを示す斜視図である。

第1図および第2図において、1は鞍座部に構成したボディであり、これは第2図のフレーム2に前車輪3を2輪、後車輪4を1輪設け、これら車輪3、4に、内部の圧力が低く、地面との接触面が広いタイヤ、いわゆるバルーンタイヤ5を配装している。

上記フレーム2は略四角形に折曲げて構成した一対の主フレーム6<sub>1</sub>, 6<sub>2</sub>を複数のスベサ用フレーム7で所定間隔に保持したもので、主フレーム6<sub>1</sub>, 6<sub>2</sub>の各両端を前車輪3を支持するスベサ用フレーム7<sub>1</sub>に連結してある。このスベサ用フレーム7<sub>1</sub>の両端には、コ字型の車輪支持フレーム8が装着されており、この車輪支持フレーム8に前車輪3が回転可能に支持されている。

一方、主フレーム6<sub>1</sub>, 6<sub>2</sub>の後端部下部側の折曲げ部601には、後車輪4の車軸9を支持するスイングアーム10が軸支されており、このスイングアーム10は、その途中をスベサ用フレーム7<sub>2</sub>に装着されたリヤサスペンション11によつて支持されている。後車輪4の車軸9には、図示しないスプロケットおよびチェーンを介してエンジン12からの動力が伝達される。

また、主フレーム6<sub>1</sub>, 6<sub>2</sub>の前端部上部側のスベサ用フレーム7<sub>1</sub>には、ステアリングシャフト13を支持するステアリングヘッド14が設けられ、かつ、上記スベサ用フレーム7<sub>1</sub>の中央部

には、ステアリングシャフト13の下端部を支持する軸受部15が設けられている。該ステアリングシャフト13の上端にはバーハンドル16が装着され、かつ下端部にはアーム17が装着されている。このアーム17には上記前車輪3を操舵するリンク機構18が支持されている。19は、図示しないフロントカバーおよびリヤカバーの上部に配設されるシートである。

次に、上記不整地走行用三輪車の動作を説明する。

運転者は、シート19に跨がつて、バーハンドル16のグリップを持つて搭乗する。そして、左折あるいは右折、旋回等を行なうには、普通の二輪車のように、バーハンドル16を所望の進行方向に回動させる。これに応じて、ステアリングシャフト13が所定角度回動し、アーム17の回動に伴つて、リンク機構18を作動する。これによつて、前車輪3は必要な角度だけ転舵され、車体の進行方向が変えられる。このとき、後車輪4は、前車輪3に追従して方向が変えられる

ので、容易に進路変更を行なうことができる。

なお、上記実施例では、後車輪4にのみリヤサスペンション11を配設した三輪車について説明したが、第3図のように前車輪3にもそれぞれフロントサスペンション20を配設してもよい。この場合、車輪支持フレーム8は、スベサ用フレーム7<sub>1</sub>に連結しないで、スベサ用フレーム7<sub>1</sub>および主フレーム6<sub>1</sub>, 6<sub>2</sub>の下部にボールジョイント21を介して一端を支持された支持アーム22<sub>1</sub>, 22<sub>2</sub>と、主フレーム6<sub>1</sub>, 6<sub>2</sub>の上方に一端を支持されたフロントサスペンション20とによつて支持する。また、実施例では、後車輪4を駆動輪とし、前車輪3を操舵輪としたが、前車輪3を駆動輪としても良い。

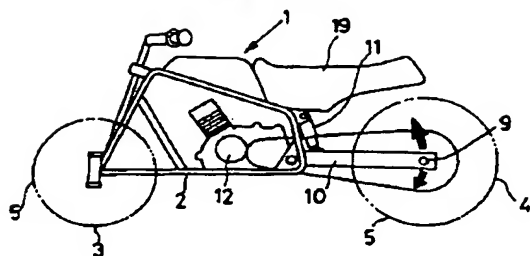
以上、述べたように、本発明の不整地走行用三輪車によれば、前車輪を2輪、かつ、後車輪を1輪にしたので、従来の三輪車または四輪車に比べてコーナリング性能の向上を図ることができる。

#### 4. 図面の簡単な説明

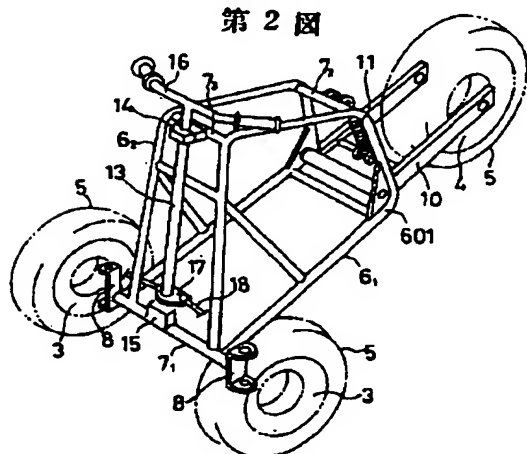
第1図は、本発明の一実施例による不整地走行用三輪車を示す概念図、第2図は第1図の不整地走行用三輪車のフレームを示す斜視図、第3図は本発明の他の実施例による不整地走行用三輪車を示す斜視図である。

- 2 …… フレーム、      3 …… 前車輪、  
4 …… 後車輪、      5 …… バルーンタイヤ。

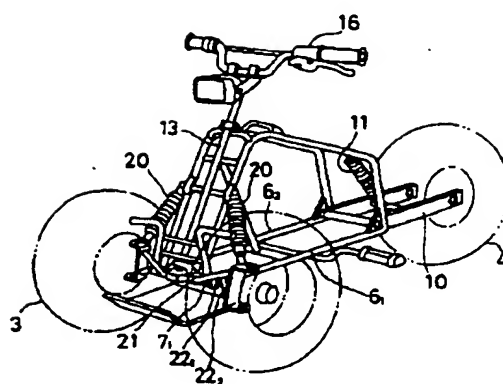
第 1 図



第 2 図



第 3 図



BEST AVAILABLE COPY